



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Super Falco F8L HB-UOE

vom 8. August 1972

auf dem Flughafen Bern-Belp

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichts vom 18. Oktober 1972 an den Kommissionspräsidenten am 17. November 1972 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Der Pilot führte am 8. August 1972 einen VFR-Privatflug von Speck-Fehraltorf nach Bern durch. Da sein Flugzeug nicht mit Funk ausgerüstet war, holte der Pilot vor dem Start vor-schriftsgemäss (AIP Schweiz RAC 3-1-16, Pt. 2.2.2.2.) per Telefon eine Landebewilligung in Bern ein. Er wurde dabei von der Platzverkehrsleitstelle angewiesen, rechts vom Pistenwagen auf der Graspiste 32 L zu landen. Der Pilot startete in Speck um 0830 MEZ. Der Anflug in Bern erfolgte auf 3200 ft/MSL. Nach dem Überflug des Platzes drehte das Flugzeug in eine Linksvolte ein und begann mit dem Absinken. Anschliessend reduzierte der Pilot die Geschwindigkeit unter 125 mph, mit der Absicht, das Fahrwerk auszufahren. Er konnte sich später nicht erinnern, ob er den Fahrwerkschalter dann auch wirklich bedient hatte.

In der Landekurve fuhr der Pilot die Landeklappen stufenweise aus, reduzierte die Geschwindigkeit auf 80 mph und setzte High RPM. Ohne irgendwelche Fahrwerkswarnung bemerkt oder eine visuelle Landebewilligung vom Pistenwagen erhalten zu haben, landete der Pilot 216 m nach der Pistenschwelle 32 L mit eingezogenem Fahrwerk. Die Ausrutschstrecke betrug 281 m.

SCHÄDEN

Der Pilot blieb unverletzt. Das Flugzeug erlitt leichten Schaden, der Landschaden war unbedeutend.

BEFUNDE

Der Pilot, geboren 1913, war Inhaber eines für das Flugzeugmuster gültigen Ausweises für Privatpiloten mit Erweiterung für beschränkte Radiotelefonie. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 416 Std., wovon 11:58 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog der Pilot

8:38 Std., wovon 7:47 Std. auf dem Unfallmuster.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitlichen Störungen zur Zeit des Unfalls.

In den Akten ist eine Notlandung des Piloten mit dem gleichen Flugzeug vermerkt. Sie wurde anlässlich des Überfluges von Dänemark im November 1971 wegen schlechten Wetters in Deutschland notwendig.

Das Flugzeug war zur Zeit des Unfalles mit einer gültigen, vorläufigen Verkehrsbewilligung versehen. Das Fahrwerk war nach dem Unfall vollständig eingezogen, der Fahrwerkhebel stand auf "Up". Eine rot leuchtende Fahrwerkklampe und drei mechanische Anzeigen bestätigten diesen Zustand. Zusätzlich brannte eine rote Fahrwerk-Warnlampe, welche durch einen Schalter am hintern Anschlag des Leistungshebels betätigt wird. Das damit simultan geschaltete Fahrwerk-Warnhorn ertönte nach dem Unfall nicht.

Nach dem Heben des Flugzeuges konnte das Fahrwerk mit Hilfe des normalen elektrischen Bedienungsmotors sofort ausgefahren und verriegelt werden.

Die Kontrolle des Fahrwerk-Warnhornes ergab, dass die Vorspannungsschraube der Membrane leicht gelöst war und daher das Horn nicht ertönen konnte. Da das Horn im Normalbetrieb selten ertönt, war sein Defekt bisher nicht aufgefallen.

Der Pistenwagen war zur Zeit des Anflugs nicht besetzt, da gerade ein Wechsel des Pistenwarts stattfand. Die Betriebsvorschriften der Radio-Schweiz AG für den Flughafen Bern schreiben analog dem AIP RAG 3-1-16 den Einsatz von Pistenwagen und die Abgabe von Lichtsignalen für die Landeerlaubnis an nicht mit Funk ausgerüstete Flugzeuge ausdrücklich vor.

Der Pilot gab an, dass er vor der Landung zu einseitig konzentriert gewesen sei und die Kontrolle der Fahrwerkstellung vergessen habe.

BEURTEILUNG

Der Pilot hat offenbar das Ausfahren des Fahrwerks wegen einseitiger Konzentration vergessen, wobei er durch das Ausbleiben der vom Pistenwart erwarteten Lichtsignale zusätzlich

irritiert und abgelenkt wurde.

Die Fahrwerkwarnung war ungenügend, einerseits weil das Fahrwerkwarnhorn defekt war, andererseits weil wegen Sonnenlichteinwirkung die roten Fahrwerkklampen nicht auffällig genug leuchteten und offenbar deshalb vom Piloten übersehen wurden.

URSACHE

Der Unfall ist auf ein Nichtausfahren des Fahrwerks zurückzuführen. Die zum Teil defekte Fahrwerk-Warnanlage sowie das Ausbleiben der üblichen Lichtsignale des Pistenwarts dürften zum Eintritt des Unfalles beigetragen haben.

Bern, den 27. Januar 1973